Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8996**

16. Wahlperiode 29. 04. 2008

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/8797 –

Transeuropäisches Eisenbahn-Verkehrsnetz – Projekt Nummer 22 (Athen–Nürnberg/Dresden)

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Europäische Kommission hat vor rund 12 Jahren mit den „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes" die Grundlage für den Auf- und Ausbau der europäischen Verkehrsinfrastruktur gelegt. Insbesondere werden die aus europäischer Sicht entscheidenden Verkehrsachsen definiert. Die TEN-Leitlinien sind zwar kein Bau- und Finanzierungsprogramm. Vielmehr obliegt die Hauptfinanzierung der Mitgliedstaaten. Gleichwohl gibt es aber eine europäische Kofinanzierung. Diese erfolgt nach der EU-Haushaltslinie TEN, dem EU-Strukturfonds und dem Kohäsionsfond.

Da Deutschland als Haupttransitland in besonderer Weise vom Zuwachs des Güterverkehrs betroffen ist, liegt ein Ausbau der zum TEN-Netz gehörenden Strecken in Deutschland und die Ausschöpfung aller europäischen Fördermittel in besonderem Interesse der Bundesrepublik Deutschland.

Für den europäischen Ost-West-Korridor ist das Projekt Nummer 22 (Athen–Nürnberg/Dresden) von entscheidender Bedeutung.

Vorbemerkung der Bundesregierung

In der Veröffentlichung der Europäischen Union „Transeuropäisches Verkehrsnetz. TEN-V vorrangige Achsen und Projekte 2005" aus dem Jahr 2005 wird das Projekt Nr. 22 „Eisenbahnachse Athen–Sofia–Budapest–Wien–Prag–Nürnberg/Dresden" beschrieben (S. 54 f.). Der Streckenabschnitt „Dresden–Grenze DeutschlandD/TschechienCZ" wird als „fertig gestellt" dargestellt.

Für den Streckenabschnitt „Nürnberg–Grenze Deutschland/Tschechien" werden Ausbaumaßnahmen Schiene und Einbau „ERTMS – European Rail Traffic Management System" für den Zeitraum 2005 bis 2016 dargestellt. Gleichzeitig jedoch wird darauf hingewiesen, dass Unsicherheiten bezüglich der Finanzierung den Abschluss des Abschnitts verzögern könnten.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. April 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

In dem Letter of Intent „on the developement of the Corridor E ‚Dresden–Prague–Vienna/Bratislava–Budapest‘“ vom 22. Mai 2007 wurde der Unterstützung der Implementierung von ERTMS auf dem Korridor bis 2015, mit Ausnahme des Streckenabschnitts Dresden–Grenze Deutschland/Tschechien–Děčin bis 2020, durch die jeweiligen Vertreter der Verkehrsministerien der Anrainerstaaten zugestimmt.

1. Welchen Planungsstand hat die TEN-Projekt-Nummer 22, soweit die deutschen Streckenabschnitte betroffen sind?

Streckenabschnitt „Dresden–Pirna–Grenze Deutschland/Tschechien“:

Die nationale Eisenbahn-Ausbaustrecke Dresden–Pirna–Grenze Deutschland/Tschechien/(–Prag/Wien) ist Bestandteil des Europäischen Infrastrukturleitplanes und in den Bundesverkehrswegeplänen 1992 und 2003 sowie im – früheren, bis 2004 geltenden – Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz) in der Kategorie „Länderübergreifende Projekte“ mit der Maßgabe enthalten, dass hierzu ein Abkommen mit dem betroffenen Nachbarstaat abzuschließen ist. Dieses Abkommen haben Deutschland, Tschechien und Österreich am 7. Juni 1995 unterzeichnet. Ziel des Abkommens ist die Verbesserung der Schieneninfrastruktur der Strecke Berlin–Dresden–Prag–Wien in Abhängigkeit von den verfügbaren Haushaltsmitteln.

In Umsetzung dieses Abkommens wurde als 1. Baustufe der Abschnitt Dresden–Pirna ertüchtigt. Es wurden zwei neue Gleise für den Fernverkehr für Geschwindigkeiten bis 160 km/h gebaut. Gleichzeitig wurden die bestehenden Gleise für die S-Bahn für Geschwindigkeiten bis 120 km/h ertüchtigt (erste Ausbaustufe S-Bahn Dresden). Die Fertigstellung erfolgte zum 12. Dezember 2004.

Die Planungen für den Bauabschnitt Pirna–Grenze Deutschland/Tschechien/(36 km) sehen die Herrichtung dieses Streckenabschnitts für den Neigetechnik-Betrieb vor. Der neue Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 sieht in einer Fußnote zur Tabelle 12 diese (Rest-)Finanzierung des Gesamtprojekts zu Lasten der Bestandsnetzinvestitionen vor. Angaben zum Realisierungszeitraum dieser Restmaßnahme (Pirna–Grenze Deutschland/Tschechien) sind zurzeit nicht möglich. Ab 2007 erfolgt zunächst die Ertüchtigung der Bahnhofsdurchfahrten. Derzeit wird die Durchfahrgeschwindigkeit im Bahnhof Bad Schandau von derzeit 30 km/h auf 120 km/h angehoben.

Streckenabschnitt „Nürnberg–Grenze Deutschland/Tschechien“:

Im BVWP 2003 und im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist jeweils im Vordringlichen Bedarf die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach (Vogtl.)/Grenze Deutschland/Tschechien sowie deren Anpassung für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen enthalten.

Grundlage für den Ausbau der Verbindung Nürnberg–Marktredwitz–Grenze Deutschland/Tschechien–Pilsen–Prag ist die deutsch-tschechische Vereinbarung zur Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg–Prag vom 7. Juni 1995 mit der Streckenführung über Marktredwitz–Cheb (Eger). Ziel ist die Elektrifizierung der Strecke und der Ausbau für Neigetechnik.

Der Abschnitt Nürnberg–Marktredwitz wurde bereits für Neigetechnikzüge ausgebaut. Der gesamte deutsche Streckenabschnitt Nürnberg–Marktredwitz–Grenze Deutschland/Tschechien ist noch zu elektrifizieren. Zudem ist der Abschnitt Marktredwitz–Grenze Deutschland/Tschechien noch für den Neigetechnikbetrieb zu ertüchtigen.

2. Welche konkreten Ausbaumaßnahmen im deutschen Streckenabschnitt sind im Rahmen des TEN-Projektes Nummer 22 erforderlich?

Im Streckenabschnitt „Dresden–Pirna–Grenze Deutschland/Tschechien“ sind Anpassungsmaßnahmen an der Oberleitung, am Oberbau und an der Sicherungstechnik des Bauabschnitts Pirna–Grenze sind noch erforderlich.

Streckenabschnitt „Nürnberg–Grenze Deutschland/Tschechien“:

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wurden seitens der Bundesregierung für den deutschen Teil des Projektes Fördermittel bei der EU beantragt?

Wenn ja, welche und wie viele Fördermittel werden beantragt, wenn nein, warum nicht?

Für die beiden Streckenabschnitte wurden für die neue Förderperiode 2007 bis 2013 keine Anträge auf TEN-Zuschuss bei der EU-KOM gestellt. Eine Beantragung von TEN-Mitteln ohne Sicherstellung des sehr viel größeren Anteils nationaler Finanzierung würde den Verlust von EU-Mitteln bedeuten. Angesichts begrenzter Investitionsmittel im Bundeshaushalt sind aber im Rahmen der Priorisierung vordringlicher Vorhaben derzeit keine ausreichenden nationalen Mittel für das Vorhaben vorhanden.

Im Übrigen wurden für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Dresden–Prag bereits 11 Mio. Euro aus dem EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 bereitgestellt. Die geförderte Maßnahme wurde inzwischen realisiert. (Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Zukunft sächsischer Eisenbahnverbindungen“ (Bundestagsdrucksache 16/5024, Frage 22) verwiesen.

4. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den deutschen Teil des Projektes?

Streckenabschnitt „Dresden–Pirna–Grenze Deutschland/Tschechien“:

Gemäß den Planungen sind für Anpassungsmaßnahmen an der Oberleitung, am Oberbau und an der Sicherungstechnik ca. 10 Mio. Euro vorgesehen.

Für die Anhebung der Durchfahrgeschwindigkeit im Bahnhof Bad Schandau wurden gemäß Finanzierungsvereinbarung Gesamtinvestitionen von 29 Mio. Euro Euro veranschlagt.

Streckenabschnitt „Nürnberg–Grenze Deutschland/Tschechien“:

Gemäß BVW 2003, Neue Vorhaben vordringlicher Bedarf Schiene, lfd. Nr. 16, werden Gesamtinvestitionen in Höhe von 467 Mio. Euro veranschlagt.

5. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Fertigstellung der deutschen Teile des Projektes zu rechnen?

Streckenabschnitt „Dresden–Pirna–Grenze Deutschland/Tschechien“:

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Streckenabschnitt „Nürnberg–Grenze Deutschland/Tschechien“:

Die Ausbaumaßnahmen zwischen Nürnberg–Marktredwitz–Grenze Deutschland/Tschechien sind aufgrund der hohen Investitionskosten und der begrenzten Mittel für Verkehrsinvestitionen noch nicht terminiert.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse zur Wirtschaftlichkeit einer Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin–Prag–Wien–Budapest im Rahmen der vom Sächsischen Staatsministerium des Innern in Auftrag gegebenen Vorstudie „Vergleichende Untersuchung von Hochgeschwindigkeitssystemen im Verkehrskorridor Berlin–Sachsen–Praha–Wien–Bratislava–Budapest“?

   Hält auch die Bundesregierung die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke auf dieser Relation generell für sinnvoll?

Die Untersuchung entspricht nicht der Projektbewertung gemäß Bundesverkehrswegeplanung.

Allerdings wird im Rahmen der regelmäßig tagenden deutsch-tschechisch-österreichischen Arbeitsgruppe zur Umsetzung des trilateralen Abkommens von 1995 (siehe Antwort zu Frage 1) auch die Frage einer schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverbindung erörtert. Zudem wird im Rahmen der bis 2010 durchzuführenden Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege die Belastung des Schienennetzes auf der Strecke Berlin–Dresden–Grenze Deutschland/Tschechien anhand der aktuellen Verflechtungsprognose 2025 prognostiziert, um einen eventuellen Aus- oder Neubaubedarf zu ermitteln.

7. Beabsichtigt die Bundesregierung angesichts der in dieser Vorstudie getroffenen Aussagen zu den positiven Auswirkungen einer Transrapid-Strecke Berlin–Budapest, diesbezüglich eigene weiterführende Prüfungen anzustellen?

Nein

8. Befürwortet die Bundesregierung vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses einer noch durchzuführenden detaillierteren Wirtschaftlichkeitsprüfung die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin–Prag–Wien–Budapest als Magnetbahn?

   Ist die Bundesregierung in diesem Fall bereit, die ursprünglich für die Errichtung der Transrapid-Strecke in München bereitgestellten Finanzmittel für dieses Projekt vollständig oder teilweise zur Verfügung zu stellen?

Die Bundesregierung sieht in der Magnetschnellbahn-Technik nach wie vor eine zukunftsweisende Verkehrstechnik. Sie wird daher – wie auch in der Vergangenheit – die Systemindustrie, die nach eigenem Bekunden an der Technik festhalten will, bei ihren Vermarktungsbemühungen unterstützen. Die Bundesregierung äußert sich aber nicht zu hypothetischen Fragen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333